SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 23 minutos.)

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

«Solicitud de audiencia de la Cámara de la Industria Frigorífica a fin de exponer su punto de vista sobre el proyecto de ley por el que se deroga la Ley Nº 17.995, de 24 de julio de 2006.»

De acuerdo con lo que habíamos acordado en la sesión pasada, vamos a repartir esa iniciativa en el día de hoy y está previsto que el próximo jueves nos visiten tres delegaciones, una del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, otra del Ministerio de Economía y Finanzas y otra del INAC, que concurrirán conjuntamente. A continuación recibiremos a los representantes de la Cámara de la Industria Frigorífica.

Se pasa a considerar el primer punto del Orden del Día: «Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas (IRAE). Ajustes al régimen de exoneraciones. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Carpeta Nº 1438/2014 – Distribuido Nº 2617/2014»

Para tratar este tema invitamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y concurrieron el señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta, y el Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Agradecemos mucho a los integrantes de la Comisión de Hacienda por recibirnos. Para nosotros esta es una buena oportunidad para hacer algunos comentarios con respecto a la propuesta de modificar el régimen de exoneraciones tributarias, en particular, en su alcance a las empresas de transporte de carga.

El proyecto de ley fue remitido al Parlamento y su alcance es variado en cuanto a la actividad empresarial. Además, hay especificidades dentro de cada sector, pero se omitió la consulta o la remisión del proyecto de ley al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que, como es de estilo, si alguno de los sectores se viera comprendido y afectado –como en este caso– por la modificación prevista, pudiera dar su opinión.

Efectivamente, se propone modificar la normativa vigente, introduciendo una limitante a la exoneración de IRAE a las empresas cuyos ingresos superen determinado monto. En el caso específico de las empresas de transporte de carga, eso afecta la adquisición de equipos nuevos en un proceso de renovación de la flota que se ha iniciado en los últimos años, justamente aprovechando la exoneración vigente del Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas.

Posteriormente quisiera que el Director Nacional de Transporte haga algunos comentarios más específicos acerca de la forma en que ha evolucionado y se ha efectivizado el instrumento de exoneración vigente. La idea de ir por la ley de promoción y protección de inversiones en este caso es prácticamente imposible para una empresa de transporte de carga, porque los indicadores que se utilizan para promover una inversión, que tienen que ver con aumentar el empleo y generarle ciertos beneficios a la sociedad en forma directa, no aplican a las empresas de transporte de carga. Sin duda, la renovación de la flota o la incorporación de camiones con mejores tecnologías, desde el punto de vista de la eficiencia energética y de la amigabilidad con la infraestructura –me refiero, por ejemplo, a los sistemas de suspensión o a los de distribución de peso en los ejes–, apunta a evitar un impacto tan fuerte en dicha infraestructura en vehículos de mayor edad. Sin embargo, aún no ha sido posible incorporar esos cambios en los indicadores que hacen que se promueva un proyecto de inversión, porque eso no es lo que hoy se incluye en ellos. Por otra parte, tampoco se incluye lo relativo a la generación de empleo, ya que la alternativa es sustituir o incorporar un vehículo nuevo, con lo que podrá haber un incremento de una o dos personas como mano de obra o ningún aumento de personal,

porque lo que se está haciendo es sustituir los equipos más viejos. Eso ha dificultado la generación de indicadores que permitan renovar la flota por el mecanismo de promoción de inversiones.

Entendemos que por el momento esta modificación que se plantea no debería alcanzar a las empresas profesionales que están inscritas en el Registro como empresa profesional de transporte de carga mientras no se pueda avanzar en la construcción de una propuesta mejor. Habrá que ver si podemos seguir alentando la renovación de la flota por el camino de la promoción de inversiones. Quizás haya que buscar otro tratamiento para dicho sector y mantenerlo fuera de esta modificación que hoy se propone.

En términos generales, esto lo que queríamos plantear. Nosotros leímos la versión taquigráfica correspondiente a la comparecencia de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay y estamos de acuerdo con los aspectos planteados, que básicamente son los que recién comentamos.

En cuanto a la modificación que se plantea en el proyecto de ley, tenemos algún matiz con respecto a cómo redactar esa exoneración. Creemos que, en el caso de que no alcance a las empresas profesionales, no debería incluirse a las inscritas con anterioridad al 1º de marzo, sino que tendría que ser algo permanente. No estamos de acuerdo con que solo las que ya estaban inscritas al 1º de marzo sean excluidas de esto, sino que todas las que se inscriban deben estarlo; de lo contrario, en unos años se va a generar el mismo problema.

Esta es la introducción que deseaba hacer. Si el señor Presidente de la Comisión está de acuerdo, solicito que se ceda el uso de la palabra al Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN.- Hay muy pocos elementos para agregar. Simplemente quiero señalar que, a la fecha, el Sector Transporte y Logística ha sustituido los equipos mayoritariamente por el régimen que se pretende restringir.

Otro aspecto que agregaría a lo manifestado por el señor Subsecretario refiere a la introducción de nuevas tecnologías, consumos más limpios y unidades más amigables con los pavimentos. Es un trabajo en el que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha profundizado en los últimos años; incluso, a partir de un decreto del año 2007 mejoró sustancialmente la dirección de aquellas tipologías más convenientes de acuerdo con las inversiones que realiza el país en infraestructura. Además este instrumento ha colaborado con algo que es muy difícil de lograr en este sector, que es la formalidad. Estamos hablando de que hay 5.500 empresas de transporte de carga que están integradas aproximadamente por 31.000 equipos. El 80% de los propietarios de estas empresas poseen uno o dos camiones y eso hace que el sector sea sumamente atomizado. Eso obliga a trabajar con lo que nosotros llamamos la política de profesionalización de la actividad del sector. Todas estas medidas que ha promovido el Gobierno han servido como estímulo para que las empresas se reconviertan desde todo punto de vista, inclusive con respecto a su actividad en el país: salir de la informalidad, de la facturación en negro y comenzar a integrar el Registro de Transporte Profesional de Cargas. La ley sancionada en 2001 permitió que, por ejemplo, en el período que va de 2010 a 2014 –por tomar un dato–, según el seguimiento que hacemos en el sector, el 30% de la flota incorporada colaborara a disminuir la antigüedad de los equipos. En concreto, se pasó de una antigüedad de 16 a 14 años. El número de equipos incorporados entre 2010 y 2014 ha impactado favorablemente en el logro del rejuvenecimiento de la flota y en el aumento de ese parque vehicular que, de alguna manera, ha contribuido a dar respuesta a los nuevos desafíos que se han planteado en materia de carga.

Tenemos un seguimiento de todo el movimiento de Nueva Palmira, que es solo una parte del que corresponde a las cargas en el país, porque la madera y el grano son, básicamente, los más fuertes. En los últimos dos meses, Nueva Palmira prácticamente movió unos 35.000 camiones de 45.000 kilos. En la mayoría de los casos, los equipos que se han empleado para transportar de chacra a silo y de silo a puerto, son bastante nuevos. Uno de los fenómenos que ha traído aparejado la soja es que no se pueda contratar camiones de hace cuarenta o cincuenta años porque los barcos no esperan y se van si no llega la mercadería que necesitan.

Por lo tanto, consideramos que el régimen por el cual hoy se está haciendo uso de este mecanismo para reinvertir es menos complejo de lo que supone un proyecto de inversión para estas empresas, que sería prácticamente inalcanzable porque necesitarían tener la contratación de profesionales o de consultores que le armaran algo para cambiar de equipo o aumentarlo. Los indicadores sectoriales por los que estas empresas pequeñas cambian y rejuvenecen equipos no calificarían en el proyecto de inversión. Por esa razón, hoy están concentrados mayoritariamente en este régimen, que desde 1987 –muy especialmente en los momentos de mayor necesidad del país– ha permitido llevar adelante estas modificaciones y sustitución o ampliación de equipos.

El año pasado, solamente los certificados de necesidad que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tuvo obligación –por ley– de emitir para la introducción al país o mediante el régimen de armado kit en el país de mercadería de origen –de acuerdo con los valores de cotización en los certificados proforma– fueron por US$ 128:000.000. Esto habla a las claras de que, efectivamente, hay una reinversión de esta actividad en capital de equipos y de rodamiento que ha ido permitiendo hacer frente al aumento de movimiento de la carga verificada en los últimos años. Tengamos en cuenta que este año, además de los 300 camiones diarios que UPM necesita para trasladar la madera, van a estar los 400 camiones diarios que ya se están generando para mantener el movimiento de Montes del Plata. Eso habla de la naturaleza de este tipo de equipos que, en el caso del sector de la madera, por cuestiones de contrato, obligatoriamente debe sustituirse cada cinco años.

Muchas gracias.

SEÑOR RUBIO.- Creí entender que ustedes estarían de acuerdo con una redacción parecida a la entregada por la Intergremial a esta Comisión, pero sin la limitación a una fecha.

SEÑOR MARTÍN.- Sí, señor Senador.

SEÑOR RUBIO.- Ahora bien, en ese caso quedaría esa redacción, salvo que se hubiere traído otra.

SEÑOR MARTÍN.- No; la que habíamos convenido era, más o menos, la siguiente: «La limitación establecida en los párrafos anteriores no alcanzará a las empresas profesionales de carga registradas como tales ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas». No le ponemos fecha porque, de hacerlo, lo estaríamos disponiendo para un sector cerrado.

SEÑOR RUBIO.- Por tanto, esta modificación no se les aplicaría. Pregunto si se ha consultado al Ministerio de Economía y Finanzas acerca de esto.

SEÑOR MARTÍN.- Hemos conversado con esa Cartera sobre el tema.

En el año 2012 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas convocó a una Mesa Sectorial del Transporte y allí se integraron las Carteras que hoy firman esta propuesta.

En realidad, nos enteramos de esta iniciativa por el sector cargas. Nos preguntamos cómo es que no se conversó con nosotros para conocer los resultados obtenidos mediante la aplicación del régimen que hoy se quiere restringir. Entonces, tomamos contacto con el Ministerio de Economía y Finanzas y se nos dijo que iba a existir esta instancia donde se podría hacer la corrección correspondiente.

SEÑOR RUBIO.- Considero que el punto está aclarado y parecería que no hay dificultades para incorporar esta excepción.

SEÑOR ABREU.- Pido disculpas por llegar tarde y, ante todo, le doy la bienvenida a la delegación que nos visita.

Estamos hablando de un sector muy importante que, obviamente, en este momento atraviesa enormes dificultades en el manejo de la competitividad, a raíz de los costos, el transporte mismo y el estado de las rutas nacionales. Estamos hablando de 7.000 kilómetros de rutas nacionales y 70.000 kilómetros de caminos vecinales. Pregunto si esto está referido a empresas vinculadas a esta clase de transporte. ¿Por qué motivo se hace este tipo de desglose?

En realidad, la exoneración tributaria es un incentivo para la inversión. Está muy bien que exista este incentivo para las pequeñas y medianas empresas, pero todos sabemos que tienen dificultades mucho más grandes y que con el solo hecho de hacer una exoneración de este tipo no vamos a salvarlas, a no ser que se trate de un sector especializado. Así como hemos discrepado con la eliminación de la devolución de impuestos, no me parece que haya que eliminar las exoneraciones, porque estos son los elementos que ayudan en momentos de altísima caída de la competitividad del sector productivo, que se produce no solo por el tipo de dólar en el ámbito de las exportaciones, sino también por los altísimos costos –ya sea por el tema tributario o el salarial, más allá de todos los aspectos de reivindicación–, que inciden enormemente sobre la viabilidad de las empresas.

Entonces, vuelvo a preguntar: ¿por qué se hace esta división? ¿Se entiende que, eliminada la exoneración, las empresas más grandes tienen asegurada la no pérdida de los niveles de competitividad?

Por otro lado, ¿se tienen las cifras que resultan de esta medida? ¿A cuánto renuncia el Estado?

Queremos conocer estos datos, más allá de las posiciones que cada uno pueda tener.

Nos preocupa mucho el tema macro del déficit fiscal. Percibimos que vamos a reducir ingresos y que las exoneraciones se dividen en función de determinados criterios, sin tener en cuenta –esta es, al menos, nuestra opinión, y por eso queremos saber qué opinan quienes hoy nos acompañan– la competitividad y la sobrevivencia de muchas empresas vinculadas a la cadena agroindustrial y, en particular, a esta nueva expresión de la demanda interna nacional, donde se favorecen muchos temas de nuestra economía, a diferencia de otros años.

Digo todo esto a modo de introducción.

Me resulta absolutamente arbitrario que se establezcan categorías de esta manera, cuando lo que debemos hacer es incentivar la inversión en todos los sectores. Además, los mecanismos son muy difíciles de determinar en función de cifras que puedan ser subjetivamente fijadas por el Poder Ejecutivo, máxime cuando tenemos la sensación de que hay un proyecto del Ministerio de Economía y Finanzas donde no se han ajustado todos los mecanismos debidos y no se han hecho las consultas con el resto del Poder Ejecutivo. Esa es mi preocupación.

SEÑOR RUBIO.- Sin perjuicio de la respuesta que se dé al señor Senador Abreu, quiero decir que este punto ya fue considerado y que el Poder Ejecutivo está de acuerdo con que no se aplique al sector del transporte esta modificación de los sistemas de promoción; así lo han manifestado los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en acuerdo con los del Ministerio de Economía y Finanzas. La modificación que se propone es la misma que en su momento planteó la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, salvo que se fijaba una fecha que limitaba la posibilidad de aplicar la excepción.

De manera que, desde ese punto de vista, el tema de fondo ya ha sido considerado y sobre él existe una propuesta.

SEÑOR ABREU.- A mí me gustaría saber qué se considera «activo fijo» de una empresa de transporte. ¿Puede ser, por ejemplo, un camión? Formulo esta pregunta porque en la exposición de motivos del proyecto de ley se habla de la exoneración de impuestos que se destina a la adquisición de determinados bienes de activo fijo por un porcentaje máximo de la operación realizada. Supongo que un camión de una empresa de transporte debe ser parte del activo fijo.

El pequeño empresario uruguayo que quiere tener una empresa de transporte, está obligado a comprar camiones nuevos, 0 Km, porque la iniciativa que el Gobierno ha enviado al Parlamento establece que, indefinidamente, todas las compras de los camiones tiene que ser de 0 Km. Vuelvo al ejemplo de un pequeño empresario, cuyos camiones tienen una antigüedad de 25, 26 o 27 años –promedio que existe en el Uruguay–, y que decide cambiar el activo fijo o ajustarse y competir con las grandes empresas de transporte, que hoy en día son dos o tres, sin perjuicio de toda la trasnacionalidad que viene enganchada en esta cadena. En realidad, al que hace un esfuerzo y tiene uno, dos o tres camiones, se le estaría diciendo que no puede comprar un camión usado –como se puede comprar en maquinaria agrícola, con los requisitos de calidad y las limitaciones que puede establecer el propio Poder Ejecutivo–, que debe adquirir un 0 Km. Entonces, el pequeño empresario tendrá que comprar un camión y gastar, en lugar de US$ 70.000 o US$ 80.000, la suma de US$ 140.000 o US$ 150.000.

Todos estos temas son parte de una visión del sistema de transporte sobre la que hemos venido discutiendo durante mucho tiempo. Inclusive, francamente puedo decir que muchos señores Senadores del oficialismo –sin ánimo de identificarlos– han compartido –diría que de una manera rara, como es compartir en los corredores y votar en contra en Sala– esta preocupación sobre cómo podemos ayudar al pequeño y mediano empresario del transporte nacional, a ese que estaría quedando fuera de circulación por no tener determinados incentivos para la compra del activo fijo, de un camión.

Estoy tratando de razonar en conjunto todos estos aspectos porque no veo una concepción homogénea de temas como el transporte, los tributos, los activos fijos y la política automotriz –que también es parte del activo fijo–, que nos permita incentivar al pequeño y mediano empresariado vinculado al transporte nacional.

Si bien el tema es bastante más amplio, quería ponerlo sobre la mesa.

Si no dedicamos un poco de tiempo a discutir estas cuestiones, pasará lo mismo que ha ocurrido ya en el caso de otras leyes, sobre las que levantamos la mano y hablamos en el aire, porque no hay tiempo, porque existen otras prioridades o porque no hay disposición para empezar a razonar en profundidad. Creo, incluso, que podríamos aprovechar más a los invitados, que es gente que vive a diario la problemática y conoce las características del transporte, así como sus componentes, costos, competitividad y tamaño de las empresas de las que estamos hablando.

En síntesis, si yo quisiera lograr un incentivo en la materia de que se trata, no sería por la vía de esta exoneración –más allá de que podría serlo–, sino por la de que los activos fijos de las pequeñas empresas puedan tener –en el marco de los controles de calidad correspondientes– la posibilidad de importar o de tener camiones, no ya 0 Km. De lo contrario, parecería que aquí estuviésemos trabajando exclusivamente para grandes empresas multinacionales que nos obligan a comprar 0 Km, con enormes costos.

Muchas gracias.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En primer lugar, antes de que el señor Senador Abreu llegara a la Comisión, estuvimos explicando el alcance de esta modificación en la normativa vigente de exoneración del IRAE. Hoy está vigente para las empresas de transporte la exoneración de un porcentaje del Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas que les ha permitido incorporar activos, lo que ha llevado a una renovación importante de la flota. Hay empresas que compran vehículos 0 Km y las de menor porte adquieren los de estas que tienen menos años. De esa manera, se da una cadena que permite ir renovando la flota a todo nivel.

Concretamente, nosotros venimos a plantear que esta modificación que se propone para tratar de limitar la exoneración en las empresas con ciertos niveles de facturación, al sector transporte le impediría continuar con este proceso de renovación e incorporación de equipos más competitivos que, entre otras cosas, tienen menor consumo de combustible, motores con tecnología Euro III, utilizan el gasoil con bajo contenido de azufre que hoy se ha incorporado al mercado, sistemas de suspensión

más adecuados que producen un menor deterioro del pavimento y todo eso impacta positivamente en la sociedad en su conjunto. También debo hacer referencia a la formalización del sector, porque para acceder a los beneficios se requiere la inscripción en los registros del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como estar al día con las obligaciones impositivas y sociales. Eso ha ido generando un círculo virtuoso. No queremos que este instrumento que está vigente y ahora se procura modificarlo alcance a las empresas de transporte profesional ya que, por supuesto, se verían afectadas las empresas que están en la actividad económica, agrícola y agropecuaria o vinculadas a la producción nacional. Las empresas profesionales de transporte de carga son las que hacen transporte para terceros; se las contrata para hacer fletes desde una chacra, un lugar de producción o de acopio a un destino final de consumo, almacenamiento o salida de las exportaciones como un puerto. Esas empresas son contratadas por un tercero para hacer el flete y, en materia de transporte de cargas, son las que tienen el mayor dinamismo. Además, como recién decía el Director Nacional de Transporte, la mayoría de esas empresas tienen menos de cinco camiones. Son empresas relativamente chicas; es un sector muy atomizado que reúne a unas 5.000 o 6.000 empresas, que suman aproximadamente unos 30.000 vehículos. Es posible que alguna empresa muy grande tenga muchos vehículos, pero son muy pocas. Por eso, justamente dejarlas fuera de esta modificación y que siga rigiendo para ellas esta exoneración del IRAE nos parece algo positivo para continuar en un proceso de renovación y de mayor competitividad. Por ese motivo proponemos este párrafo a fin de que no queden comprendidas las empresas del transporte profesional de carga en esta modificación.

En cuanto a la incorporación de vehículos usados, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está de acuerdo –no es el tema específico de discusión– con la importación de vehículos usados. La experiencia con vehículos usados de transporte de carga en Paraguay y Perú muestra que se han generado –más allá de que supongo que esos países habrán realizado los debidos controles de calidad de los equipos incorporados– problemas de sobrecostos; tratando de atender a un menor valor inicial de adquisición del equipo, terminan comprándose equipamientos que no tienen la tecnología ni las prestaciones adecuadas y eso produce mayores costos operativos y problemas de competitividad. En el período pasado, cuando fui Director Nacional de Transporte, tuvimos inconvenientes con vehículos paraguayos y bolivianos y fue complicado hacer que se ajustaran a las normativas acordadas en el ámbito del Mercosur para el tipo de vehículos. Como resultado de ello, esa práctica se fue abandonando para los vehículos comerciales. En Uruguay está limitada la importación de coches particulares y, si bien en otros países existe la posibilidad de importar para el caso de camiones, tractores, semirremolques o remolques para el transporte de carga, nosotros creemos que no es conveniente.

Solicito al señor Presidente de la Comisión que ceda el uso de la palabra al Director Nacional de Transporte porque creo que hay algún aspecto más sobre este tema en el cual él puede ahondar.

SEÑOR MARTÍN.- Simplemente voy a reiterar algunos conceptos que señalamos antes de que llegara el señor Senador Abreu.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no es firmante de esta iniciativa. Lo que le planteamos al Ministerio de Economía y Finanzas –que fue quien la propuso– fue que considerara a un sector que es muy importante, que en los últimos años ha tenido un crecimiento muy grande y, por sobre todas las cosas, mayoritariamente ha utilizado el régimen que en este proyecto de ley se busca restringir. A nuestro juicio ha sido idóneo para un sector especializado que tiene un tratamiento acorde desde el punto de vista de la actividad que desarrolla y de cómo es alcanzado por los beneficios contributivos.

En definitiva, pedimos que se mantenga el régimen por el cual la inmensa mayoría de estas empresas pueden acceder a cambiar sus unidades, ya que por su pequeña escala se les hace muy difícil calificar en los distintos indicadores que prevé el sistema de promociones incluido en la ley de promoción y protección de las inversiones.

SEÑOR HEBER.- No había comprendido la situación, pero ahora quedó clara. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas entiende que esto es pertinente. Como es lógico, compromete la realidad de muchas empresas. Simplemente se trata de aceptar la modificación. Me parece perfecto.

Quería dejar esta constancia porque, como estoy en la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios que está tratando el proyecto de ley de medios –que espero que no se vote– y me ha absorbido mucho tiempo, acabo de contactarme con este tema y no entendía cuál era la posición, pero ahora me quedó muy clara. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas quiere que se exceptúe al transporte de cargas.

SEÑOR RUBIO.- Ahora nos vamos aproximando al tema. Lo que pasa es que las llegadas en distintos momentos de la reunión han complicado un poco su comprensión.

Existe un régimen de exoneraciones en el artículo 53 del Título 4 del Texto Ordenado 1996. El Poder Ejecutivo propone que ese régimen se mantenga para las pequeñas y medianas empresas, y el resto sea abarcado por el sistema de promoción de inversiones que exige el cumplimiento de una serie de contrapartidas e indicadores en materia de empleo y demás. En realidad, esta modificación no tiene dificultades en general, aunque sí las tiene para el sistema de transporte de cargas porque no puede llenar estos indicadores debido a las características y la naturaleza de la actividad. Por consiguiente, tanto la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas proponen una modificación en la que se plantea que no sean abarcadas las empresas de transporte. Creo que, desde ese punto de vista, el tema queda aclarado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la última frase se agrega: «con anterioridad al 1º de marzo de 2014».

(Dialogados.)

SEÑOR ABREU.- Simplemente quería hacer una aclaración para que quede constancia en la versión taquigráfica. Más allá de que el tema que he planteado es lateral, es de fondo para el transporte, sobre todo en lo que tiene que ver con la importación de vehículos 0 Km. Me gustaría que fuera asimilado al tema de la maquinaria agrícola, es decir, que se pueda importar maquinaria agrícola con exigentes requisitos de calidad y también sea posible la renovación de la flota y la eliminación de los muy altos costos que tienen los pequeños y medianos transportistas para comprar un camión 0 Km. Quisiera que esto quede como reflexión.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El tema que plantea el señor Senador Abreu es importante, pero reitero lo que dije anteriormente sobre la experiencia. No se trata solo del costo de adquisición, sino también del uso y lo que el transporte de carga termina generando en ese vehículo. La experiencia que existe es que los costos son tales que se termina inviabilizando la actividad o poniéndola en riesgo por distintas razones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos llegado a una conclusión. Para que quede claro, propongo que por Secretaría se lea el texto que se agregaría, que en principio recoge buena parte de lo que dijo la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay cuando concurrió a la Comisión, para que les quede claro a los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a los miembros de la Comisión.

Léase por Secretaría.

(Se lee:)

SEÑORA SECRETARIA.- «La limitación establecida en el párrafo anterior no alcanzará a las empresas de transporte profesional de carga registradas como tales ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas».

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda agradece la presencia del señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Director Nacional de Transporte.

(Se retiran de Sala los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.)

SEÑOR GALLICCHIO.- Señor Presidente: pido que la votación del proyecto de ley se postergue para la próxima sesión porque me importa escuchar la posición oficial del Ministerio de Economía y Finanzas.

En concreto, solicito que se haga la consulta pertinente.

SEÑOR PRESIDENTE.- A pedido del señor Senador Gallicchio, se hará la consulta al Ministerio de Economía y Finanzas.

La idea es votar este proyecto de ley en la próxima sesión.

Con respecto al siguiente punto del Orden del Día, que es la Carpeta Nº 1374/2013, no ha concurrido la delegación cuya presencia estaba prevista.

Por consiguiente, pasamos a considerar el proyecto de ley de Fortalecimiento del Control y Gestión Públicos, presentado por el señor Senador Abreu quien, según creo, tiene una propuesta para hacer.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: ya expliqué el fundamento de la propuesta. A mí me gustaría recibir asesoramiento en la Comisión. En primer lugar, quisiera que se invitara al Tribunal de Cuentas, órgano encargado del control de la legalidad, a fin de que sus representantes puedan plantear sus eventuales discrepancias respecto al tema.

En segundo término, también me gustaría conocer la posición de la Cátedra de Derecho Público de la Universidad de la República. ¿Por qué? Porque sobre este tema se ha venido sosteniendo una vertiente doctrinaria muy importante en el mundo, respecto de lo que se ha dado en llamar «el avance del Estado» –dicho no en sentido despectivo, sino objetivo–, sobre todo en España, donde estas empresas, muchas de ellas monopólicas y dependientes de las empresas públicas, al ingresar en el Derecho Privado se sustraen del control del Tribunal de Cuentas. Habida cuenta de que se trata de dineros y recursos públicos de todos los ciudadanos, me gustaría saber qué visión tiene la Cátedra de Derecho Público o el Instituto de Derecho Internacional Público de la Universidad de la República; podría decir fulano o mengano, pero no me gusta dar nombres porque después aparece como que uno está recomendando a algún compañero de sublema en otra actividad.

Y, por último, me gustaría convocar a la Auditoría Interna de la Nación, pues hace pocos días salió a la luz una información que realmente llama la atención.

En definitiva, simplemente me gustaría ver cómo a partir de este proyecto podemos, en forma serena, transitar hacia una mayor transparencia y control de las actividades de las empresas públicas y sus sociedades.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos nota de la sugerencia del señor Senador Abreu, pero todo ello se concretaría el mes que viene, pues ya está elaborado el Orden del Día de las próximas sesiones y se han cursado otras invitaciones. De todos modos, en cuanto se pueda la Secretaría se comunicará tanto con las autoridades del Tribunal de Cuentas como con la Cátedra de Derecho Público y se combinará la fecha en que resulte oportuno recibirlos.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: con relación a la misma iniciativa, me gustaría que se invitara también a los Directorios de Ancap, de UTE y de Antel a efectos de que nos informen cuántas

sociedades privadas están funcionando en el régimen de Derecho privado, fuera del control del Tribunal de Cuentas. Por ejemplo, podríamos intercambiar ideas sobre la regasificadora o alguna otra. Por la cuenta que tenemos, sé que vienen de atrás y hay unas 50 sociedades anónimas acumuladas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dada la importancia de las invitaciones, se prevería celebrar dos sesiones distintas.

SEÑOR RUBIO.- Por mi parte, quiero decir que respecto al Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay, la Bancada de Gobierno tiene una decisión tomada. El proyecto de ley –que ya fue aprobado por la otra Cámara– está radicado en esta Comisión y se considera muy importante que sea sancionado en este período; además, es imprescindible que sea previo a la consideración del Código Aduanero del Mercosur, porque este contempla determinadas excepcionalidades, y si nosotros no afirmamos las nuestras –en particular, la del puerto libre–, después podríamos tener problemas.

Reitero: el tema está radicado en esta Comisión. La iniciativa consta de tres o cuatro artículos y viene con la aprobación unánime de la otra Cámara; por lo tanto, sugeriría que se conformara una Subcomisión, con el señor Senador Abreu y algún otro Senador –quien habla no podría participar porque ya tiene bastante trabajo en la actividad de coordinación de Bancada–, para abocarse al estudio del tema y plantear en la Comisión un análisis que haga posible trabajar en él en forma relativamente ágil, disponiendo de un examen pormenorizado y, de alguna manera, con el acuerdo de las Bancadas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos nota del planteo del señor Senador Rubio.

(Dialogados.)

SEÑOR RUBIO.- Propongo, señor Presidente, que se conforme un subgrupo de trabajo porque, si no, la consideración del Código Aduanero no va a ser viable.

SEÑOR PRESIDENTE.- En principio, el primer punto del Orden del Día de la sesión del próximo jueves sería el proyecto de comercialización de carne bovina, para cuyo tratamiento se resolvió invitar a representantes de los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca, y de Economía y Finanzas, así como al INAC –quienes, según se ha manifestado, han aceptado venir en forma conjunta–, y a continuación, en esa misma instancia, recibiríamos a la Cámara de la Industria Frigorífica.

Como segundo punto, incluiríamos –como lo había adelantado el señor Senador Gallicchio– el tratamiento del Código Aduanero, en el marco de cuya consideración recibiríamos a una delegación de Inalog que ha solicitado ser escuchada. E inmediatamente después de eso, nos abocaríamos a concretar lo que el señor Senador Rubio propuso.

SEÑOR RUBIO.- Sin perjuicio de escuchar a todas las delegaciones, entiendo que ganamos tiempo si tomamos la decisión de conformar la Subcomisión, aunque decidamos después quiénes serán sus miembros. Este es un método de trabajo que se ha adoptado en innumerables oportunidades.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo. Vamos a resolver ahora la conformación de esa Subcomisión y el próximo jueves decidiremos quiénes la integrarán.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

–7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: pediría que se conformara una especie de *dossier* o documento anexo que reúna todos los antecedentes relacionados con el Código Aduanero, incluyendo la versión

taquigráfica de lo actuado en las diferentes comparecencias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Precisamente, estoy en condiciones de informar a los señores Senadores que, en una labor muy importante, la Secretaría ha elaborado un material de Derecho Comparado que en los próximos días será distribuido como documento antecedente para el tratamiento del proyecto de ley de Código Aduanero.

Solicito a Secretaría que explique qué fue lo que se hizo exactamente.

SEÑORA SECRETARIA.- Lo que se hizo por parte de la Secretaría fue elaborar un comparativo entre el proyecto de Código Aduanero aprobado por la Cámara de Representantes y el proyecto de Código Aduanero del Mercosur, que todavía está a estudio de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes y por esa razón no se considera un texto aprobado. Concretamente, se hizo un comparativo entre los contenidos del artículo –no de los textos– en el que figura el *nomen iuris* de los artículos y se estableció si tienen similar o igual contenido o si existen diferencias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda claro.

No habría más asuntos a considerar.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica.)

(Es la hora 11 y 21 minutos.)